



重庆汽车零部件企业已达1200多家,涵盖车身铸件、智能座舱、电路集成等

生态型产业链成为最强后盾



12月15日,两江新区生产基地,由赛力斯和文灿集团合作推出的IDRA万吨超级压铸机,可一体化压铸汽车大型结构件,将传统工艺的零部件数量从数百个减少至一两个,生产效率能提高了300%。

集高低压铸造等工艺的文灿集团,是国内知名汽车零部件企业,亦是重庆众多汽车零部件企业之一。

目前重庆的汽车零部件企业已达1200多家。它们如同众星璀璨,镶嵌在车身铸件、智能座舱、电路集成、制动系统等产业链中,已成为重庆汽车的“最强后盾”。

业界专家感叹:“有了如此完善的产业链,在短时期内,可能已难有其他城市能撼动重庆‘中国汽车第一城’的地位。”

1 在低迷中向“新”进发



提到重庆,“老工业基地”曾是一个为人熟知的标签。而汽车工业,则长期是重庆的支柱产业之一。

作为我国辖区面积和人口规模最大的城市,重庆曾是我国早期七大汽车生产基地之一。

重庆汽车产业的崛起,与长安汽车息息相关。其在1958年设计并下线了中国第一辆吉普车,填补了中国汽车工业的空白,为重庆拿下“中国汽车第一城”打下基础。

2014年至2016年,重庆迎来汽车产业的发展黄金期。长安中国品牌汽车销量累计突破1000万辆,成为第一家跨入“千万俱乐部”的中国品牌。

这三年时间,重庆汽车产量保持高速增长态势,连续三年蝉联“中国汽车第一城”,年产量更是突破了300万辆大关。

辉煌背后是隐忧。由于市场调整、产品结构等方面的原因,重庆汽车开始进入痛苦的低迷期。2019年,汽车产量下降到138.30万辆。

转型刻不容缓。但转型谈何容易:一辆汽车由1000多个总成零部件构成,相配套的零部件供应商,实际上是产业链中很大的一部分。相比于传统的燃油车,新能源汽车的设计、工艺等改变很大,这就意味着企业的研发、生产等环节需要做出相应改变。从某种程度上说,过去的一些优势,现在已变成了劣势。

更重要的是,传统的汽车零部件生产企业,多为技术密集型和劳动密集型企业,数字化利用程度低,智能化程度普遍不高,面对智能网联新能源车这一新赛道,不少企业显得无所适从。

历史机遇面前,错过可能就没有第二站。

向“新”进发,“换道”超车,成为重庆的不二选择。

2 本地化配套率达70%



产业变革,许多东西无经验可循。在这样的情况下,重庆的汽车零部件企业选择了主动出击,加速新旧切换、新旧转化,迅速完成新角色的转变。

车身轻量化,是每个车企都重视的,新能源汽车由于电池包带来的重量增加,更需要重视车身轻量化。重庆数元道科技有限公司选择这一“卡位”,经过多年潜心攻关,目前获得重大突破。

如何让新能源汽车拥有更强更大健康的“心脏”?位于两江新区的龙盛新城信质集团重庆工厂选择了专攻新能源汽车“定转子总成”,仅2023年就花了1.2亿元搞专项研发。目前,它正以每天生产750套定转子总成的速度,为重庆新能源汽车提供重要零部件。

随着新能源汽车蓬勃发展,车企对涂胶设备的要求也越来越高。位于两江新区水土新城的重庆海浦洛自动化科技有限公司(以下简称海浦洛),潜心研发,打破国外垄断,研发出业内领先的全国产化精密涂胶系统,还将成本降低了30%以上。

……

一项项创新成果的背后,是重庆不遗余力地加速构建新的产业体系。最近两年,重庆出台了《重庆市建设世界级智能网联新能源汽车产业集群发展规划(2022-2030年)》《支持企业高质量发展若干政策措施》等一系列政策,大力扶持包括智能网联新能源汽车等在内的“33618”现代制造业集群,打造汽车智能网联新能源化产业链。

重庆市经信委的数据显示:经过近几年的发力,在产业链布局上,重庆目前已重点培育300多家智能网联新能源汽

车零部件企业。在今年11月底举办的第二届中国国际供应链促进博览会上,重庆参展企业展示的智能汽车产业链关键技术和产品,从核心原材料到关键零部件,电池、电机、电控,再到智能网联整车产品和服务,门类十分齐全。

据了解,重庆目前已建成数字化车间340个、智能工厂50个、创新示范工厂11个、5G+工业互联网先导应用和5G全连接工厂12个。

目前,重庆共有整车企业19家,涵盖轻、重、客、微、轿全谱系,有规模以上汽车零部件企业1200余家。重庆汽车产业的本地化配套率达到了70%左右,其中智能网联新能源车本地化配套率也在加速提升,日趋完善的产业链,已成为重庆汽车工业复兴的“最强后盾”。

2024年上半年,重庆以121.4万辆汽车产量成为全国第一。其中,全市新能源汽车产量39.1万辆,同比增长1.5倍,对当地工业增长的贡献率达59.7%。

时隔八年,重庆重回“汽车第一城”。

3 打造“生态型”产业链



7月25日,在重庆长安汽车全球研发中心,“2024智能电动汽车前瞻技术与生态链合作展示交流会”开幕,95家汽车行业供应链头部企业携自动驾驶、芯片、车联网、电池等领域的509件最新技术和产品亮相。

同日,两江新区举行智能网联新能源汽车创新协同发展大会,发布了《两江新区智能网联新能源汽车供应链企业能力清单》,收集了100家供应链企业的产品能力,形成了151项细分产品供应能力清单。

……
有业内人士注意到,从2004年1月至今,在重庆举办或由重庆政府部门、相关企事业单位举办的汽车产业链发展活动在50场以上。

合作才能共赢,建生态型产业链,正在成为重庆汽车的全链条共识。

“以前,汽车的开发都是由整车企业先出设计方案,再下订单采购,如果供应商零部件不合要求,就要更改设计。”长安汽车负责人介绍,这样几个来回下来,周期就变长,也会增加成本,无法适应市场竞争。

现在,长安对从原材料到总成零部件的全产业链进行扫描,并基于软硬解耦、开发与制造解耦原则开展供应商体系的重构,对关重物料、通用物料、大宗原材料等进行资源整合与集量采购,拉进与“前端”供应商的直接合作,企业生产经营更顺畅。这样一来,产业链就从“链条型”线性发展进化到了“生态型”网状融合。

“重庆正着力推动汽车产业从‘线性链条’向‘生态型’转变。”重庆市经信委有关负责人介绍,目前重庆已实现智能网联新能源汽车三大系统、12大总成、56种部件的全覆盖。打造具有更强吸纳力的“生态型”产业链,是重庆汽车产业发力的重要方向。

今年9月28日,在重庆悦来国际会议中心举办的“2024智能网联新能源汽车零部件产业生态大会”,参会的国内外知名汽车零部件企业达280余家(全球100强汽车零部件企业33家)。有专家在考察了重庆汽车产业链后激动地说:“看了重庆汽车产业链枝繁叶茂的场景,使我想起了伟大的淮海战役中数不清的支前民工和担架队。重庆汽车产业在产业链上有了如此深厚的‘人气’,在短时期内,可能已很难有其他城市能撼动它‘中国汽车第一城’的地位。”

如今,重庆有个“大目标”:打造智能网联新能源汽车之都,形成万亿级主导产业集群。

对于汽车工业,重庆想要的,不是一排排树木,而是一片片森林。

新重庆-重庆晨报记者 郑三波 杨圣泉



新能源汽车动力电池的重庆赣锋动力科技有限公司总装车间